



Barcelona: de l'urbanisme tàctic a les superilles

Els promotors de l'anomenat "urbanisme tàctic" admeten que aquest té aspectes millorables, però a ningú no se li escapa que en el rerefons de la polèmica el que es discuteix és el model de ciutat

Milagros Pérez Oliva / © Fotos: Aina Gatnau



Remodelació de la Meridiana.



Indicador de direcció temporal

Barcelona ha experimentat sovint en el terreny urbanístic i fins ara no li ha anat malament. Va experimentar Ildefons Cerdà al 1860 quan va dissenyar l'Eixample, va experimentar Oriol Bohigas sota el mandat de l'alcalde Pasqual Maragall per reequilibrar a través de l'urbanisme una ciutat esquarterada i ho va fer amb polítiques de repartiment dels serveis, noves àrees de centralitat i una aposta per la qualitat en el disseny de l'espai públic que molts han vingut a copiar. Ara toca experimentar de nou. L'emergència climàtica i les transformacions socials derivades de la revolució tecnològica obliguen les grans ciutats com Barcelona a repensar-se.

La ciutat ha de canviar per aconseguir un metabolisme urbà més saludable i més sostenible. Aquest és un objectiu àmpliament compartit. On no hi ha acord és en la manera d'arribar-hi. Per a Janet Sanz, primera tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, caminar cap a un nou ecosistema urbà exigeix reduir el trànsit de vehicles, canviar la mobilitat i recuperar per als vianants bona part de l'espai que ara ocupa el cotxe privat. No és només una fita política. És un imperatiu legal: Barcelona porta molts anys sobrepassant els

límits de contaminació establerts a les directives europees i qui ho paga és la salut dels seus ciutadans. Més de mil persones moren prematurament cada any, segons l'Agència de Salut Pública, a causa dels fums que emeten les petites xemeneies dels motors de combustió. Aquestes morts representen el 7% de totes les que es produeixen.

Però com sempre que es repensa la ciutat, hi ha polèmica. Al centre de la controvèrsia es troba l'anomenat "urbanisme tàctic", un tipus d'intervenció ràpida i fàcilment reversible que permet transformar l'espai urbà. Pot ser efímer, però en el cas de Barcelona no oculta la seva vocació de perdurar. De l'urbanisme tàctic que s'ha aplicat fins ara se'n blasma sobretot la qualitat estètica. Els seus promotors admeten que aquest aspecte és millorable, però a ningú no se li escapa que en el rerefons de la polèmica el que es discuteix és el model de ciutat. Totes aquestes actuacions entronquen amb un projecte molt més ambiciós, el de les superilles, que ja fa tems que es va gestar i que ara agafa nova embranzida.

Contràriament al que sembla indicar la seva denominació, l'urbanisme tàctic té una declarada

Janet Sanz:
"L'urbanisme tàctic és una manera de demostrar que la ciutat es pot construir d'una altra manera i que en poc temps es podem aplicar polítiques estructurals transformadores"

voluntat de transformació i permanència. La pandèmia ha proporcionat la gran oportunitat de prémer l'accelerador, i són moltes les ciutats que ho han fet, però la idea venia d'abans. El terme va sorgir en una reunió del grup Next Generation of New Urbanist celebrada a Nova Orleans al 2010, del que va sorgir un document, el títol del qual era ja tota una declaració d'intencions: *Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change*. L'editor era Mike Lydon, que poc després va publicar amb Anthony García un llibre on es defineix l'urbanisme tàctic com un conjunt d'accions a curt termini orientat a generar canvis de llarg abast,

Josep Mateu:
"Nosaltres entenem
que una actuació
sobre la mobilitat
s'ha de fer de
forma progressiva i
consensuada, i aquí
no s'ha fet així"

crear capital social per a la ciutadania i estimulant la cooperació entre institucions públiques i privades.

"L'urbanisme tàctic és una manera de demostrar que els carrers poden ser diferents, que la ciutat es pot construir d'una altra manera i que en poc temps es podem aplicar polítiques estructurals transformadores", explica Janet Sanz, responsable de l'àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, els quatre grans eixos involucrats en qualsevol canvi urbà. "Amb actuacions efímeres de baix cost hem transformat espais on només hi havia cotxes en espais on es poden fer moltes altres coses", explica. Durant el confinament han permès guanyar espai per als vianants i terrasses per a la restauració. Són actuacions d'emergència, però la pretensió és d'utilitzar-les com a prova i palanca de transformació de la ciutat.

Gairebé ningú qüestiona el propòsit de fons: pacificar el trànsit i guanyar espai per als vianants. Però sí la manera de fer-ho. "Nosaltres entenem que una actuació sobre la mobilitat s'ha de fer de forma progressiva i consensuada, i aquí no s'ha fet així", diu Josep Mateu, president del RACC. "Se n'ha dit urbanisme tàctic i s'ha presentat com una mesura provisional per mitigar els efectes de la pandèmia, cosa que puc entendre, però s'ha anat consolidant i ja s'ha convertit en un projecte estratègic", afegeix.

Vicent Guallart va ser l'arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona entre 2011 i 2015 sota el mandat de l'alcalde Xavier Trias i sempre s'ha mostrat preocupat per la dimensió ecològica i ambiental. Per a Guallart "la intenció és bona en general, perquè el que s'ha de fer ara és treure asfalt, però sempre que es tingui clar que és una intervenció provisional. Com a resposta ràpida a la pandèmia està bé, fins i tot els elements de formigó tan criticats. El problema apareix quan l'urbanisme tàctic supleix la manca d'un pla estratègic, quan la tàctica és l'única estratègia, de manera que es van fent canvis però no hi ha una idea global de cap a on es vol anar".

Celestí Ventura: "El
que es faci, s'ha de
fer amb consens.
Estic convençut
que tothom vol el
millor per Barcelona,
tothom hi pot
aportar la seva visió,
i si hi ha diàleg,
tothom farà seu el
resultat"

Celestí Ventura, president del CAATEEB, creu que no s'han de prendre decisions en calent, sinó pensar una estratègia de futur consensuada entre tots. "Les formes són importants. Es parla de pacificar la ciutat, però costa veure quina és la Barcelona que en sortirà. La ciutat s'ha de planificar a trenta anys vista. No discuteixo el fons, la necessitat de reduir la contaminació. Vivim un moment de canvi marcat per la crisi climàtica i la descarbonització, però cal fer-ho entre tots i prendre exemple dels models anteriors que han fet de Barcelona una ciutat d'èxit. El que es faci, s'ha de fer amb consens.

Estic convençut que tothom vol el millor per Barcelona, tothom hi pot aportar la seva visió, i si hi ha diàleg, tothom farà seu el resultat".

Per Guallart "s'actua sense haver plantejat les grans qüestions, com per exemple si Barcelona ha de créixer o no, o si s'han de requalificar zones industrials per construir-hi habitatges", sosté. "A diferència de la política d'habitatge de l'Ajuntament, un àmbit en què s'estan fent les coses bé perquè hi ha un pla clar, en matèria d'urbanisme no és així".

■ Una aposta de llarg termini

Tant Janet Sanz com el seu equip discrepen d'aquestes valoracions: "Sí que tenim un projecte de ciutat i és clar que volem consens", repeteixen. Però estan decidits a tirar endavant i discutir el que calgui, sense deixar-se atrapar en polèmiques i maniobres de distracció destinades a dilatar el procés. Qui ha expressat les objeccions més contundents ha estat l'arquitecte Josep Antoni Acebillo, que entre 1988 i 1994 va ser director tècnic de L'Institut Municipal de Promoció Urbanística, l'organisme que va planificar i coordinar els projectes de la Barcelona Olímpica del 1992. El 1999 va ser nomenat arquitecte en cap de l'Ajuntament just quan es projectava l'operació Fòrum al Besòs. "El problema no és només que els blocs de formigó als carrers de l'Eixample siguin perillosos i lletjos, sinó constatar que la seva presència apunta a un model urbà on el disseny, la creativitat i la productivitat no hi tenen cabuda. (...) Tal com avui el coneixem, l'anomenat urbanisme tàctic ni es pot considerar una estratègia disciplinària ni és l'instrument que Barcelona necessita per a renéixer. Només és una forma de paraurbanisme cutre", ha escrit en un article a El País.

Entre els defensors del nou urbanisme, aquestes crítiques es donaven per descomptades. Per a ells, el que Acebillo representa és justa-



La ciutat s'enfronta a difícils reptes com és la mobilitat del futur o els alts nivells de contaminació als quals cal trobar-hi les millors solucions

Josep Antoni Acebillo: "El problema no és només que els blocs de formigó siguin perillosos i lletjos, sinó constatar que la seva presència apunta a un model urbà on el disseny, la creativitat i la productivitat no hi tenen cabuda"

ment el model que ara està en qüestió, el paradigma que es vol superar: una ciutat saturada de turisme, amb greus problemes de gentrificació, sempre a tocar del col·lapse circulatori, sense espai vital i amb uns nivells perillosos de contaminació. La recuperació del litoral i les Rondes van ser obres emblemàtiques del projecte olímpic. Que Barcelona deixés de donar la esquena al mar va ser una gran fita. I tant la Ronda del Litoral com la de Dalt compleixen la funció per la qual van ser dissenyades. Però en el mateix model hi ha la penitència. A les hores punta les rondes estan sempre saturades i per l'Eixample segueixen passant cada dia més de 300.000 cotxes, el doble que per cadascuna de les

dues circumval·lacions. "Si l'objectiu era evitar que el tràfic passés pel centre de la ciutat, es pot dir que ha estat un fracàs", conclou Janet Sanz. El problema és que el cotxe privat és d'una gran voracitat: com més espai se li dedica, més se'n pren. Com més infraestructures es construeixen, més en demana i més es multiplica.

Josep Mateu lamenta que s'aprofiti la conjuntura "per incomodar el vehicle privat": "Està clar que els cotxes aniran desapareixent a poc a poc de totes les ciutats. Anem cap a una mobilitat més ecològica i compartida, però això no es pot canviar de la nit al dia. Abans s'ha de definir molt bé quin model de ciutat



volem. Barcelona no és només de la gent que hi viu. És també de la gent que hi treballa i d'aquells que la visiten. Cada dia entren i surten 900.000 persones per treballar, i aquestes també hi tenen alguna cosa a dir".

Aquesta és també la principal crítica que fa la historiadora i crítica d'art Victòria Combalà: "S'ha de pensar en la gent que necessita el cotxe perquè el transport públic està lluny de resoldre les necessitats. No estic en contra de què es vagi reduint el tràfic, però de manera gradual i consensuada. Hi ha barris que no tenen metro i la xarxa d'autobusos és molt lenta", diu. Ella pensa que hi ha una croada contra el cotxe i no comparteix ni la forma ni el fons de la política urbanística de l'actual Ajuntament.

A Barcelona, el 34% dels 8,4 milions de desplaçaments que es produeixen cada dia es fan a peu, així que els vianants també hi tenen molt a dir. Un altre 35% es fa en transport públic, mentre que el 26% es fa en cotxe privat i en canvi, aquest és el que més espai consum. La bicicleta, malgrat la promoció que se n'ha

fet, tot just representa el 2,3% dels desplaçaments. El Pla de Mobilitat Urbana vol reduir d'aquí a 2024 un 25% l'ús del cotxe privat i aconseguir que el 80% dels desplaçaments siguin de mobilitat sostenible.

Una part important del tràfic que suporta la ciutat té a veure amb el transport de mercaderies. L'urbanisme tàctic ha dificultat en alguns apunts la càrrega i descàrrega, encara que la major part de l'espai guanyat per terrasses correspon a places d'estacionament de zona blava o verda. Però el problema del repartiment de mercaderies va molt més enllà de l'urbanisme tàctic. El gran increment que ha experimentat l'e-commerce durant la pandèmia ha vingut per quedar-se i per créixer. I això és un gran desafiament per totes les ciutats. Si cada comanda a través d'internet s'ha de traduir en una furgoneta transportant l'objecte a domicili, no hi ha trama urbana que ho resisteixi. El model Amazon requereix repensar tot el transport de mercaderies. "Aquesta és una qüestió cabdal", sosté Josep Mateu. "Hi ha tres tipus de problemes. Un és el repartiment als comerços. Les

botigues cada cop tenen menys espai i per tant, cada cop poden tenir menys estocs. El magatzem és ara la furgoneta. El sistema *just in time* és una forma de respondre a aquest canvi. L'altra té a veure amb la restauració. L'abastiment dels restaurants també requereix molts desplaçaments i resulta problemàtic. I ara s'hi afegeix l'e-commerce, que ha incrementat exponencialment el repartiment a domicili. Aquesta evolució obligarà a tenir centres de distribució dins de la ciutat i organitzar el repartiment de la darrera milla amb mitjans més petits i ecològics. Un sistema de *hubs* de distribució i bústies on es puguin recollir els objectes comprats per internet".

Òbviament, el cotxe elèctric pot ajudar a resoldre una part del problema, el de la contaminació, a condició de què l'energia primària que s'utilitzi per carregar-lo sigui d'origen renovable. Fins i tot si no és així, a les ciutats pot ser un factor de millora important, i també pel que fa al soroll. S'estan fent passos importants, però els cotxes elèctrics tot just representen el 2,6% de la quota de mercat. Al mes de març se n'han



Bona part de la solució al problema de la mobilitat passa per l'increment en l'ús del transport públic

venut 2.234 unitats i encara que les vendes creixen ràpid, són encara molt pocs. El que reté els compradors és el preu elevat i la manca d'infraestructures de recàrrega. A Barcelona hi ha ara un centenar de punts de recàrrega (amb uns 900 endolls) i el pla de l'Ajuntament preveu que en deu anys n'hi hagi més de 500. Serà la primera ciutat a Espanya a regular que les benzineres, els concessionaris i tallers d'automòbils i els aparcaments públics i privats puguin reconvertir-se en punts de recàrrega ràpida. Serà un gran avenç. El problema és que la total substitució dels motors de combustió trigarà com a poc el que estableix la Llei: a partir de 2050, i a les ciutat no poden esperar a què es produeixi aquesta renovació per reduir la contaminació.

L'altra qüestió, sobre la qual els ecologistes adverteixen, és que encara que tots els cotxes fossin elèctrics, el problema de l'excessiva ocupació de l'espai no només

Ole Thorson: "És evident que a gran part dels carrers de la ciutat no hi ha espai suficient per als vianants, quan són la majoria. Els conductors de vehicles han anat guanyant espai públic i els seus cotxes n'ocupen ara el 70%

persistiria sinó que tendiria a agreujar-se. Aquest és també el punt de vista de qui defensa la part que menys intervé en aquesta discussió: els vianants. Ole Thorson, enginyer de camins i consultor expert en qüestions de mobilitat, està molt

d'acord amb aquests objectius i també amb l'urbanisme tàctic: "És evident que a gran part dels carrers de la ciutat no hi ha espai suficient per als vianants, quan són la majoria. Els conductors de vehicles han anat guanyant espai públic i els seus cotxes n'ocupen ara el 70%. Que cal pacificar l'espai urbà és una idea de fa 30 anys però ara ha agafat volada per l'emergència climàtica i els alts nivells de contaminació, sobretot a partir de l'any 2000, quan la Unió Europea fa seva la idea sueca d'aconseguir *0 emissions, 0 morts i 0 ferits greus*".

Per a Ole Thorson l'urbanisme tàctic és un primer pas: "Les crítiques que sento em recorden molt les que es feien quan el Portal de l'Àngel o Major de Sarrià es van transformar en zones per a vianants. Ara ningú no deixaria que es tornés enrere". Troba particularment dèbils les crítiques dels conductors als elements fixes que s'han posat al carrer. "Òbviament,

es poden millorar, però al·legar que suposen un problema de seguretat perquè tenen elements cantelluts, és una broma tenint en compte que ells són els principals causants de la sinistralitat que hi ha”.

■ La revolució de les superilles

L'Eixample és el districte que més tràfic suporta i també el més contaminat, per això s'hi vol estendre ara el model de superilles que ja s'ha experimentat als barris de Poble Nou i Sant Antoni. S'acaba de resoldre el concurs Superilla Barcelona, que ha guanyat l'equip d'arquitectes de Cierito Estudio. El primer pas serà convertir el carrer de Consell de Cent en un eix verd amb quatre places a les cantonades amb els carrers de Rocafort, Compte Borrell, Enric Granados i Girona. Serà la prova de foc. Segons l'arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Matilla, la idea és que siguin solucions repetibles i reproduïbles, per preservar la unitat i l'homogeneïtat urbanística de l'Eixample, cosa que és possible gràcies a la gran versatilitat del Pla Cerdà, que admet múltiples adaptacions segons les necessitats de cada moment. Per a Janet Sanz “el projecte dels eixos verds és una manera de retrobar i revitalitzar el model Cerdà, que volia fer una ciutat més saludable i més democràtica. Ell va pensar en un equilibri d'usos en tres terços: un per l'habitatge, un per moure's i un altre, als patis interiors, per la vida en comunitat i l'esbarjo. Llavors encara no hi havia cotxes i no podia preveure que acabarien ocupant la major part de l'espai”. Tampoc que la major part dels patis interiors acabarien privatitzats.

A Josep Mateu el preocupa que les superilles acabin creant carrers de primera i de segona, perquè el tràfic que es treu d'un lloc va a parar a un altre. “És molt important que la gent dels carrers afectats puguin participar en el debat. La primera



Nova illa de vianants a l'Eixample

superilla, la de Poble Nou va generar molt d'enrenou perquè els veïns se la van trobar feta. No va ser una bona prova pilot perquè és un barri molt especial. A Sant Antoni ha anat millor”, opina. Efectivament, la clau de l'èxit de l'experiència de Sant Antoni és la participació. Vicens Gasca, veí i comerciant del barri, en va ser protagonista de primera fila. Quan es va fer la superilla de Poble Nou era president de la Fundació Barcelona Comerç i va participar en el projecte per a la de Sant Antoni com a president de l'associació de comerciants del seu barri. “Vam estar vuit mesos en el procés participatiu, hi van intervenir entitats veïnals, comerciants, entitats, tothom hi va dir la seva i de fet, la proposta inicial es va modificar força. Fins a tres avantprojectes va presentar l'Ajuntament. Al primer, el tràfic semblava el laberint d'Horta. Aquest procediment permet corregir. Està molt bé que hi hagi més espai verd i per vianants, però s'havia cons-

truit un aparcament sota el mercat amb 380 places, els cotxes havien de poder entrar i sortir amb facilitat”. Una aplicació que permet comptar moviment per detecció de mòbils, ha revelat que amb l'obertura del nou mercat es va passar de 40 milions de moviments a l'any a 60 milions. Quatre de cada sis són de veïns del barri. “No només ve més gent de fora o comprar o passejar, sinó que la gent del barri surt més. Aprofita molt més el carrer”, explica.

La qüestió és si aquest model és extrapolable a tot l'Eixample i als altres districtes. A Josep Mateu el preocupa el dibuix final. Vicent Guallart considera que és un model que funciona en els llocs on s'ha aplicat, però no se sap com aplicar-les a la resta de la ciutat, perquè són moltes les variables. Recorda, per exemple, que per poder fer les superilles calia abans transformar la xarxa d'autobusos, passar de què defineix com a *model espagueti* al model ortogo-

(passa a pàgina 91)



Carrils bici: de la segregació a la convivència

Quan la convivència entre els vianants, les bicicletes i els cotxes començava a millorar, apareix un nou actor: el patinet. El creixement exponencial d'aquest tipus de vehicle d'ús personal ha obligat a regular per on pot circular. La tendència però és imparable. "Molta gent que anava en cotxe o en moto s'està passant a la bicicleta o al patinet per desplaçar-se per l'interior de la ciutat", explica Daniel Eritjà, activista que porta molts anys lluitant per aconseguir un entorn més amable i segur per als ciclistes. Eritjà es mostra relativament satisfet del canvi cultural que s'ha produït: els conductors són més respectuosos i vigilen molt més que abans. En el cas dels patinets, encara hi ha marge de millora. El 2020 es va tancar amb vora 8.000 denúncies per infraccions amb aquest tipus de vehicles i en el primer trimestre d'aquest any se n'ha imposat 2.600.

En aquests moments hi ha 231 kilòmetres de carril bici a Barcelona, més de la meitat dels quals s'han habilitat des del 2015. Tot i la millora dels darrers anys, la xarxa presenta encara carències importants. La Síndica de l'Ajuntament les va recollir en el seu darrer informe i va recriminar el Consistori no haver assolit els objectius que s'havien marcat. Victòria Combalà destaca que "alguns dels carrils bicis són molt perillosos i hem vist actuacions estrambòtiques, com el carril addicional a la calçada de Via Laietana, tan estret que fa por passar-hi". També Eritjà considera que en molts dels carrils bici no s'ha recollit la experiència d'Europa. "Per exemple, pro-

liferen els canvis de direcció en angle recte, i en general són massa estrets, especialment els bidireccionals. Els ciclistes han de poder-se creuar amb amplitud y això requereix con a mínim un metre per cada direcció".

La implantació de les superilles i els eixos verds ha de permetre, segons Eritjà, un canvi de filosofia: menys segregació i més convivència. "La necessitat de construir carrils bicis va sorgir per la hostilitat que hi havia envers els ciclistes, però allà on s'aconsegueixi pacificar el trànsit no cal una infraestructura segregada. En aquets espais tothom sap que ha d'anar poc a poc i respectar els altres. Si estan ben dissenyats no es necessària la segregació d'usos. Poden conviure". Però la trama ha d'incloure, segons Eritjà, "carrils de desplaçament o connectivitat directa que permetin vorejar les superilles i travessar la ciutat de manera ràpida i segura".

En tot cas, el disseny dels carrils bici ha d'estar orientat a incrementar la seguretat. I no només a la ciutat de Barcelona, sinó al conjunt de l'àrea metropolitana. Un estudi del Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona sobre 7.577 accidents registrats des de 2010 en els 36 municipis de l'àrea revela que el 94% es produeixen en vies urbanes. Encara que el nombre d'accidents s'ha incrementat un 77% en la darrera dècada, la taxa s'ha mantingut estable: uns 30 sinistres per cada 10.000 desplaçaments i la bicicleta segueix essent la modalitat amb menys accidents. ■

La ciutat dels 15 minuts

Al'hora de pensar en la ciutat del futur, ha fet fortuna una expressió que defineix cap a on es vol anar: la ciutat dels 15 minuts. Es una idea del professor Carlos Moreno, director científic de la càtedra Emprenedoria, Territori e Innovació de la Universitat de la Sorbona de París y assessor de la alcaldessa de la capital francesa Anne Hidalgo en la transformació urbanística que ha emprés. Coneix les actuacions de Barcelona i considera que van en la bona direcció: "És l'hora d'avançar no tant cap a una planificació urbana, sinó cap a una planificació de la vida urbana", sosté. "Els confinaments ens han fet veure que tenim un model de ciutat i de mobilitat insostenibles i ara que sortim de la pandèmia, no podem seguir vivint com si no hi hagués canvi climàtic".

En aquests moments París i Milà estan, segons el professor Moreno, a l'avantguarda d'Europa amb realitzacions molt concretes, però moltes altres ciutats apliquen mesures amb aquesta orientació. "L'impacte que a nivell mundial ha tingut aquest concepte demostra que les tendències urbanístiques poden canviar: descentralització, salubritat, qualitat de vida, sostenibilitat i resiliència són els punts clau de la ciutat dels 15 minuts". Aquest model propugna reordenar la vida urbana a l'entorn d'una xarxa de serveis, comerç i activitats de proximitat, de manera que qualsevol ciutadà pugui satisfer les seves necessitats en un radi de 15 minuts de desplaçament a peu. Això significa fomentar l'activitat local descentralitzada i passar d'un model de mobilitat obligada a una mobilitat escollida, preferentment a peu o en bicicleta.

Carlos Moreno: "Els confinaments ens han fet veure que tenim un model de ciutat i de mobilitat insostenibles i ara que sortim de la pandèmia, no podem seguir vivint com si no hi hagués canvi climàtic"

"El fet que la Xarxa Mundial de Ciutats, el grup C40 Cities, que agrupa a les principals metròpolis compromeses en la lluita contra el canvi climàtic, l'hagi adoptat com a bandera, com a nou paradigma urbà, indica que pot ser el motor de la major transformació de les properes dècades", conclou Moreno. ■

El projecte Viable Cities d'Estocolm

A Estocolm el projecte Viable Cities, impulsat pel govern suec amb la participació del veïnat, permet canviar d'un dia per l'altre un espai dedicat a l'aparcament de cotxes en una terrassa davant de qualsevol botiga o restaurant. Són mòduls fets en fusta que ocupen habitualment l'espai de dos o tres places d'estacionament i que es poden muntar en cinc hores. Més tàctic, impossible. Forma part d'un experiment encara més exigent que la ciutat dels 15 minuts. Forma part del programa Street Moves que vol experimentar què passa quan el cotxe perd protagonisme i el pren la vida quotidiana, de la ma de Vinnova, la agencia estatal de innovació de Suècia. No tenen una idea prèvia

establerta. Es un espai d'experimentació. La única cosa que tenen clara és que destinar l'espai a aparcar cotxes no es el millor ús possible que es pot donar a l'espai, com va declarar al The Guardian l'arquitecte que lidera l'experiment, Kieran Long, director de ArtDes, el museu nacional d'arquitectura i disseny. A la ciutat de Göteborg, que en va ser pionera, l'acceptació ha estat molt bona. La clau es que la gent percebi que hi guanya més que hi perd. I la percepció de guany té a veure amb la quantitat de gent que utilitza el nou espai. L'agencia urbana que ho controla ha registrat un 400% d'increment de la mobilitat entorn del nou espai, pel que tenen especial predilecció els adolescents. ■



nal: "Hi havia 130 línies d'autobusos amb una distribució que provocava segregació. Tot convergia al centre. Per aconseguir un servei més equilibrador i eficient, calia crear una malla de línies verticals i horitzontal molt permeable, amb més freqüències i parades cada 400 metres, que permetés anar de qualsevol punt a un altre en tota la ciutat. Però les protestes de la gent acostumada a la xarxa anterior va fer que al final es mantingués part de l'antiga xarxa i ara tenim tres modalitats alhora: l'ortogonal amb 26 autobusos, unes altres 40 de la vella xarxa i els petits busos de barri. En tot cas, sense la xarxa ortogonal, les superilles no es podrien fer".

El seu principal impulsor i promotor, Salvador Rueda, ho té clar: "El model de les superilles és la idea més potent d'urbanisme que hi ha en aquests moments. La gent les coneix des del punt de vista de la mobilitat, però són la base d'un urbanisme ecosistèmic que posa les persones i les lleis de la natura al centre de la planificació".

L'urbanisme de les superilles ha despertat l'interès de molts urbanistes i ha merescut un article elogiat a *The New York Times* titulat "El que

Salvador Rueda, ho te clar: "El model de les superilles és la idea més potent d'urbanisme que hi ha en aquests moments. La gent les coneix des del punt de vista de la mobilitat, però són la base d'un urbanisme ecosistèmic que posa les persones i les lleis de la natura al centre de la planificació"

Nova York pot aprendre de Barcelona". Per a Salvador Rueda, la clau de l'èxit d'aquest model és que "permet una gran transformació a un cost modest. Fer les 503 superilles del projecte original costaria 300 milions d'euros d'inversió, el mateix que fer el túnel de Glòries, però ho canviaria tot. Cap altra actuació permet alliberar gairebé 7 milions de metres quadrats de la ciutat reduint tot just un 15% del trànsit. De moment només n'hi ha cinc: les dues de Gràcia, la del Born, la del Poblenou i la de Sant Antoni. El gruix del projecte està per fer. La meua pregunta és: quant de temps tenim per transformar la ciutat tenint en compte com

evoluciona el canvi climàtic? La veritat és que ja no en tenim, de temps".

Rueda ha escrit el llibre *Regenerando el Plan Cerdà* on demostra que el model de les superilles acostarà molt més l'Eixample al projecte original de Cerdà, "i això que només intervenim sobre l'ocupació dels carrers. Es podria pensar en alliberar espai a l'interior de les illes, però per això caldria una inversió molt forta. En una superilla es poden fer 4 places noves sense trencar res. Segons les previsions del Pla de Mobilitat de Barcelona, basat en el model de les superilles, a les cruïlles es poden arribar a crear 163 places de més de 2.000 metres quadrats, més grans que la plaça del Sol de Gràcia".

Per a Josep Mateu, la clau de volta segueix sent garantir la mobilitat. Qualsevol mesura que no vagi acompanyada d'una aposta pel transport públic a nivell metropolità no és creïble. Molta gent no té una alternativa fiable al cotxe privat. I sense una xarxa metropolitana eficient, no es pot garantir una mobilitat sostenible. Manca una visió metropolitana", adverteix. En això hi ha acord general: s'han fet millores en la connectivitat metropolitana, però són insuficients i aquesta segueix sent una de les assignatures pendents més punyents. "S'està invertint molt i cal millorar molt encara. Però estem avançant i quan s'hagin completat els 21 eixos verds que projecta l'Ajuntament, deixaran de passar per l'Eixample entre 100.000 i 150.000 vehicles. Això sí que canviarà la vida de la gent. I serà menys traumàtic del que molts es pensen perquè els corrents socials van en favor de les nostres propostes. El teletreball, per exemple, pot estalviar molts desplaçaments i molts joves no volen o no poden tenir cotxe", conclou Janet Sanz. ■

L'autora: Milagros Pérez Oliva és periodista, articulista, membre de l'equip d'editorials de *El País* i directora de *Barcelona Metròpolis*.